Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2280**

16. Wahlperiode 20. 07. 2006

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/2147 –

Seeüberwachung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Überwachung der Meere und die Aufdeckung illegaler und unfallbedingter Einleitungen von Öl und zunehmend auch von Chemikalien gewinnen ständig an Bedeutung. Der Kostendruck auf die internationale Schifffahrt hat dazu geführt, dass noch immer auf See illegal Öl- und Chemikalienrückstände aus dem Schiffsbetrieb und auch aus Ladungsresten „entsorgt“ werden. Viele Tausend Tonnen illegale Öleinleitungen von Schiffen und Ölplattformen verschmutzen die Gewässer der Nord- und Ostsee.

Im Jahre 1986 ist ein von Bund und Küstenländern gemeinsam finanziertes Überwachungssystem mit der Inbetriebnahme von zwei Flugzeugen des Typs Dornier 28 eingerichtet worden. Inzwischen wird die Luftüberwachung von zwei Maschinen des Typs Dornier 228 durchgeführt. Der Betrieb und die Unterhaltung der Flugzeuge werden vom 3. Marinefliegergeschwader „Graf Zeppelin“ in Nordholz durchgeführt.

In einem Interessenbekundungsverfahren hat die Bundesregierung 2004 prüfen lassen, ob eine private Vergabe nicht kostengünstiger erfolgen könne.

Der Bundesrechnungshof hat in seinem Bericht 2002 (Bundestagsdrucksache 15/60) darüber hinaus festgestellt, dass die Seeüberwachung an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu übertragen sei.

1. Erfüllen die Flugzeuge des Typs Dornier 228 LM vom 3. Marinefliegergeschwader, die zur Seeüberwachung von Ölverschmutzungen eingesetzt werden, weitere hoheitliche Aufgaben, und wenn ja welche?

Nein.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. Juli 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Über welche anderen Typen von Dornier 228 verfügt das 3. Marinefliegergeschwader, und welchen Zweck erfüllen sie?

Das Marinefliegergeschwader 3 „GZ“ verfügt über zwei weitere DO 228 in der Version Lufttransport (LT), die sich in Stillstandswartung befinden. Eine Entscheidung über die Aussonderung und Verwertung erfolgt zeitnah.

3. Wie flächendeckend und mit welchem periodischen Abstand wird die Seeraumüberwachung von der Marine durchgeführt?

Es werden im Verbund mit den Nachbarstaaten in Nord- und Ostsee bis zu 1 600 Flugstunden über See in festgelegten Überwachungsgebieten und festgelegten Routen durchgeführt. Dazu besteht die jederzeitige Möglichkeit, auch außerhalb der Flugplanung die Maschinen zu Einsätzen bei Schiffsunfällen mit Schadstoffaustritt zur taktischen Unterstützung der Bekämpfungsfahrzeuge einzusetzen.

Es werden pro Tag (0 bis 24 h) bis zu vier Überwachungsflüge durchgeführt, bei denen beide Seegebiete beflogen werden. Die Einsatzgebiete werden unregelmäßig aber stetig bei Tag und Nacht und ohne Einschränkungen für Wochenenden, Feiertage und Jahreszeit überwacht. Die Flugstunden werden in einem Verhältnis von 60 Prozent/Tag und 40 Prozent/Nacht geplant. Bei der räumlichen und zeitlichen Planung der Einsätze werden Erkenntnisse hinsichtlich Schwerpunkten und Häufigkeit von Meeresverschmutzungen berücksichtigt.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung aus Sicht des Meeresumweltschutzes die Häufigkeit und Überwachungsdichte der in der Vergangenheit durchgeführten Flüge?

Häufigkeit und Überwachungsdichte zur Detektion von Schadstoffen auf der Wasseroberfläche haben sich bisher als ausreichend erwiesen.

5. Welche Kosten fallen für die Seeüberwachung durch das 3. Marinefliegergeschwader für Beschaffungsrückstellungen, Betrieb und Unterhalt an?

Die Ausgaben für die DO 228 (LM und LT) wurden durch das Streitkräfteamt Abt. II ermittelt und liegen für das Bezugsjahr 2004 vor. Für den Betrieb und Materialerhaltung einschließlich der Betriebsstoffe und anteiligen Personalkosten der Instandsetzungseinrichtungen einschließlich des Güteprüfdienstes beliefen sich sie sich auf 1 727 167 Euro pro Luftfahrzeug (2 890 Euro je Flugstunde).

Die Kosten für die Besatzung betragen 128 679 Euro pro Luftfahrzeug (715 Euro je Flugstunde). Als Kalkulatorische Kosten, Abschreibung des eingesetzten Materials und Infrastruktur, wurden 527 274 Euro (941 Euro je Flugstunde) pro Luftfahrzeug ermittelt. Diese Werte können als Beschaffungsrückstellung angesehen werden und sind fiktiv, d. h. es erfolgt keine monetäre Rückstellung im Haushalt.

Insgesamt ergeben sich für das Abrechnungsjahr 2004, bezogen auf zwei Luftfahrzeuge, die Summe von 4 766 240 Euro.

6. Welche Mittel wurden zur Entwicklung und Anschaffung für die zur Überwachung verwendete Technik aufgewendet?

Die Missionsausrüstung hat sich in einem fortlaufenden Prozess entwickelt, der sich von den außer Dienst gestellten DO 28 über die Umstellung auf die DO 228 und die Erweiterung der Sensorik in verschiedenen Ausbaustufen hinzieht.

Für die Ausrüstung der neueren DO 228 57+04 werden inklusive der erforderlichen Vorentwicklungen und der Herstellung von 1995 bis zum Abschluss der aktuell laufenden Ausbaustufe (voraussichtlich 2007) rund 8 Mio. Euro verausgabt.

Für die in einem weiteren Schritt erfolgende Modernisierung der älteren Missionsausrüstung der DO 228 57+01 wird von einem Bedarf von ca. 4 Mio. Euro ausgegangen.

7. Wieweit handelt es sich bei der verwendeten Überwachungstechnik in den eingesetzten Flugzeugen um Einzelanfertigungen, und welche Technik setzen demgegenüber unsere europäischen Nachbarn zur Seeüberwachung ein?

Da die Systeme der europäischen Nachbarn teilweise ein unterschiedliches Aufgabenspektrum haben (z. B. auch Search & Rescue, Fischereiüberwachung) sowie oft über mehr Operateure an Bord verfügen, sind die Systeme in ihrer technischen Ausstattung, dem eingesetzten Flugzeugtyp und in der Missionsausrüstung nicht immer unmittelbar vergleichbar. Als weit verbreitete Basisausrüstung werden als Sensoren Radar (meist SLAR), Infrarot- und Ultraviolett-Scanner sowie Video- und Fotokameras eingesetzt. Die Forward looking infrared camera (FLIR) gehört in verschiedenen europäischen Mitgliedstaaten zur Ausstattung (siehe Antwort zu Frage 13). In den neuen Systemen wird teilweise die Automatische Schiffsidentifizierung (AIS) eingesetzt. Bei allen Geräten handelt es sich in der Regel um Standardprodukte, die in einer geringen Stückzahl gefertigt werden.

Zusätzlich werden in den deutschen Maschinen die im Bonn Agreement Aerial Surveillance Handbook als Erweiterung genannten Sensoren Mikrowellenradiometer (MWR) und Laser-Fluoreszenz-Sensor (LFS) betrieben. Beide Sensoren stammen aus deutschen Forschungs- und Entwicklungs-Programmen (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Universität Oldenburg) und haben sich bereits bei internationalen Übungen sowie bei Bekämpfungsmaßnahmen bewährt. Ein MWR wird auch auf französischer Seite eingesetzt.

MWR und LFS ermöglichen die Quantifizierung von Verschmutzungen und der LFS darüber hinaus auch eine Qualifizierung. Bei einfacheren Systemen der Nachbarstaaten ist dies nur über die visuelle Beobachtung möglich. Die Kombination aus MWR und LFS erlaubt eine Erweiterung der Überwachung auf schlechte Sichtbedingungen wie z. B. nachts und bei ungünstigen Witterungsbedingungen.

8. Werden die Kosten der Seeraumüberwachung nach den jeweils gültigen Erstattungskostensätzen für Hilfeleistungen der Bundeswehr im Frieden als Durchführung fremder Aufgaben einer anderen Behörde in Rechnung gestellt, und werden der Marine die Kosten der Seeraumüberwachung erstattet?

9. Wenn die Kosten erstattet werden, von wem und wo werden diese verbucht, und wenn sie nicht erstattet werden, warum nicht, wo es sich doch nicht um eine marinespezifische Aufgabe handelt?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kosten wurden bislang noch nicht erstattet. Im Sinne des Beschlusses des Rechnungsprüfungsausschusses (RPA) vom 11. April 2003 ist jedoch eine Ressortvereinbarung einschließlich der Kostenübernahmeregelung in der abschließenden Abstimmung zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Nach Inkrafttreten dieser Vereinbarung wird eine Gesamtkostenerstattung über den Einzelplan 12 zu Gunsten des Einzelplans 14 erfolgen.

10. Sind die Verhandlungen der Staatssekretäre des BMVg und des BMVBS über den Einsatz der DO-229 LM, der 2002 noch andauerte (Bundestagsdrucksache 15/60, S. 211), inzwischen zu einem Abschluss gekommen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Abstimmungen zwischen BMVg und BMVBS sind abgeschlossen. Im Ergebnis wurde vereinbart, die bisherige Betriebs- und Organisationsstruktur der Luftüberwachung bei Erstattung der Gesamtkosten zu Gunsten des Einzelplans 14 fortzuführen. Dies entspricht dem Vorschlag des RPA vom 11. April 2003.

11. Wann wurde ein Interessenbekundungsverfahren durchgeführt, um einen privaten Markt für die Durchführung dieser Aufgabe zu klären, und wie viele Firmen beteiligten sich an diesem Interessenbekundungsverfahren?

Das Interessenbekundungsverfahren (IBV) wurde im März 2004 im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft, im Bundesausschreibungsblatt sowie im Bundesanzeiger bekannt gemacht. Die Teilnahmeunterlagen zum IBV wurden von insgesamt 13 Firmen abgefordert. Interessenbekundungen wurden von zwei Firmen abgegeben.

12. Wer hat das Interessenbekundungsverfahren mit welchem Ergebnis ausgewertet?

Die Auswertung des IBV erfolgte im BMVBS. Die Angebote der beiden Interessenbekundungen lagen deutlich über der Gesamtkostenberechnung des BMVg. Somit wurde die derzeitige Organisationsstruktur für den Betrieb und die Unterhaltung des Luftüberwachungssystems als wirtschaftlichste und hier zugleich sparsamste Betriebs- und Unterhaltsform bestätigt.

13. Warum sind die DO-228 LM mit einem FLIR (Lasersystem für Flüge bei Tag und Nacht) zum Feststellen von Verschmutzungen und zur Beweissicherung ausgestattet, obwohl es das Bonn Agreement Aerial Surveillance Handbook nicht als notwendige Ausrüstung vorschreibt und unsere Nachbarn wie Norwegen, die Niederlande, Großbritannien und Frankreich es nicht einsetzen, und mit welchen Kosten war diese Ausstattung verbunden?

Das BONN Agreement Aerial Surveillance Handbook gibt analog der HELCOM nur Empfehlungen für eine Ausrüstung der sensorbestückten Luftfahr-

zeuge. Dort heißt es: „Das Standardpaket für Flüge zur Überwachung von Verschmutzungen besteht aus SLAR, UV/IR-Linescanner und Fotokameras. Es kann durch MWR und/oder LFS erweitert werden. Falls Einsätze in der Dunkelheit eine Option sind, so ist eine Identifikationskamera nützlich.“ (übersetzt aus Bonn Agreement Aerial Surveillance Handbook, S. 35, Version 2. Mai 2006).

Außer in deutschen Flugzeugen werden Forward Looking Infrared Camera (FLIR)-Systeme ebenfalls in den Flugzeugen von Finnland und Schweden und dem kürzlich umgerüsteten norwegischen Flugzeug eingesetzt. Die Niederlande haben ein System bestellt.

Das FLIR System wird derzeit in einer der beiden deutschen DO 228 eingesetzt. Die Beschaffung für das zweite Flugzeug ist geplant, da das FLIR sich im Einsatz bewährt. Das FLIR übernimmt die Aufgabe der Nachtidentifikation von potenziellen Verursachern. Darüber hinaus dient es den Piloten zur Orientierung bei nächtlichen Anflügen auf Verschmutzungen.

Die Kosten für die Anschaffung und die Einbindung in das Missionskonzept des einen eingesetzten FLIR betragen 1,3 Mio. Euro.

14. Hat die Bundesregierung prüfen lassen, welche anderen technischen Möglichkeiten der Seeüberwachung als bemannte Flugzeuge es gibt, und welche Effizienz diese anderen Möglichkeiten bei Erreichung der Ziele Vermeidung und Ahndung von illegalen Öleinleitungen aufweisen könnten, wenn nein, warum nicht?

Ja. Eine vergleichende Bewertung verschiedener Trägersysteme (z. B. verschiedene Luftfahrzeugtypen, Schiff, Satellit, Unmanned Airborne Vehicles) wurde durchgeführt. Als Ergebnis hat sich gezeigt, dass derzeit nur das genutzte Luftfahrzeug DO 228 – stellvertretend für das Trägersystem „Flächenluftfahrzeug (Propeller)“ – gut geeignet ist um sowohl die Überwachung von Seegebieten in Bezug auf Meeresverschmutzungen als auch die Unterstützung bei Ölbekämpfungsmaßnahmen zu gewährleisten. Ergänzende Möglichkeiten werden in der satellitengestützten Ersterkennung gesehen.

15. Mit welchen technischen Mitteln führen, nach Kenntnis der Bundesregierung, unsere europäischen Nachbarn die Seeüberwachung durch, und gibt es andere europäische Staaten, die diese Aufgabe mit militärischen Luftfahrzeugen durchführen?

Flugzeugbasierte technische Mittel sind in der Antwort zu Frage 7 aufgeführt. Zusätzlich prüft das BMVBS ständig und dies auch in Verbindung mit Nachbarstaaten und innerhalb europäischer Entwicklungsprojekte Verbesserungsmöglichkeiten. Als vielversprechend wird die Einbindung von Satellitenbildern gesehen, die seit 2003 in verschiedenen Kooperationsprojekten durchgeführt wird. Weiterhin steht das Havariekommando seit 2005 im Kontakt mit dem „Dachverband“ für UAV (Unmanned Airborne Vehicle). Dieser will innerhalb eines Projektes bis 2008 die Tauglichkeit von unbemannten Flugzeugen für Ölüberwachungsflüge demonstrieren.

Die Betriebsform der militäreigenen Maschinen bzw. durch das Militär betriebenen Maschinen (militärische Piloten bzw. Operateure in behördeneigenen oder privaten Maschinen) wird in Dänemark, Belgien, Niederlande, Lettland, Polen (ein Luftfahrzeug) und Deutschland genutzt. In Schweden, Norwegen, Finnland, Estland und Polen (ein Luftfahrzeug) werden die Maschinen von der jeweiligen Küstenwach- bzw. Grenzschutzorganisation betrieben, die dem jeweiligen Verteidigungsministerium teilweise im Verteidigungsfall untergeordnet werden.

16. Trifft die Meldung des Weser-Kuriers vom 23. März 2006 zu, wonach ein Vertreter des Havariekommandos erklärt hat, dass das günstigste private Angebot bei der Hälfte der Leistung zum doppelten Preis gelegen habe, im Vergleich zu der Seeüberwachung durch das 3. Marinefliegergeschwader?

Die Meldung trifft prinzipiell zu, wurde allerdings überspitzt dargestellt. Richtig ist, dass eine geringere Leistung etwa ein Drittel teurer angeboten wurde.

17. Wie hoch ist nach Erkenntnissen der Bundesregierung die jährliche Menge, aufgeschlüsselt für die letzten 10 Jahre, an illegalen Öleinleitungen in Nord- und Ostsee durch die Schifffahrt und durch Ölplattformen im Überwachungsgebiet der Bundesrepublik Deutschland?

Eine Übersicht der auf See festgestellten Ölverschmutzungen und der gerichtlichen Verfahren ergibt sich aus den folgenden Tabellen. Diese Verschmutzungen wurden teilweise durch die Flugüberwachung, teilweise von Schiffen der zuständigen Behörden aus ermittelt. Eine Quantifizierung ist nur in Einzelfällen möglich, so dass eine Gesamtmenge nicht angegeben werden kann. Auch lässt sich nicht in jedem beobachteten Fall mit Bestimmtheit sagen, ob eine illegale Einleitung vorliegt oder ob die beobachtete Verschmutzung z. B. auf eine Betriebsstörung auf einer Plattform zurückzuführen war.

Die Beobachtungsflüge werden im Wechsel mit den Nachbarstaaten durchgeführt und gehen über die deutschen Territorialgewässer und die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) hinaus. In 2004 hat die Menge der durch nationale Flüge festgestellten Ölverschmutzungen 535 m^3 betragen. In sieben Fällen konnte nachgewiesen werden, dass die Verschmutzungen durch Schiffe verursacht wurden, in 86 Fällen konnte die Verschmutzung keiner Verursachergruppe zugeordnet werden. 34 der festgestellten Ölverschmutzungen waren kleiner als 1 m^3. In der Gruppe von 1 bis 10 m^3 wurden 13 Verschmutzungen beobachtet und in der Gruppe von 10 bis 100 m^3 wurden 14 Verschmutzungen gezählt. 32 Fälle konnten keiner Mengengruppe zugeordnet werden. Verschmutzungen von mehr als 100 m^3 wurden nicht beobachtet.

Gemeldete Verschmutzungen				gerichtliche Verfahren					
Jahr	Anzahl Gesamt	davon durch DO 228 entdeckt	Anzahl Ölverschmutzungen	insgesamt eingeleitete Verfahren	Anzahl Einstellungen	gegen Auflage eingestellt	davon durch DO 228 entdeckt	Strafbefehle	davon durch DO 228 entdeckt
1996	313	94	297	213	201	9	1 (Öl)	12	1 (Öl) 1 (Müll)
1997	386	84	344	245	240	1	0	5	1 (Öl)
1998	348	72	304	215	213	3	1 (Öl)	2	0
1999	421	108	362	276	275	1	0	1	1 (Öl)
2000	404	84	332	242	239	0	0	3	1 (Öl)
2001	307	74	263	185	180	5	0	5	1 (Öl)
2002	242	62	242	165	162	4	0	3	0
2003	240	91	210	139	136	1	0	3	1 (Öl)
2004	213	82	182	114	113	0	0	1	0
2005	248	84	218	145	142	0	0	1	0

Von den fünf im betrachteten Zeitraum in deutschen Hoheitsgewässern und der AWZ fördernden Plattformen arbeiteten vier mit Nulleinleitung. Lediglich die in der Nordsee-AWZ befindliche Anlage (Förderbeginn in 2000) leitet ihre betrieblichen Abwässer (Produktionswasser mit einem maximal zulässigen Ölgehalt von 30 mg/l) auf See ein. Illegale Einleitungen sind nicht bekannt.

Öleinträge deutscher Öl- und Gas-Förderplattformen in Nord- und Ostsee		
Anlage	**Entsorgung ölhaltiger-betrieblicher Abwässer**	**Anmerkungen**
Schwedeneck (Öl; Ostsee)	an Land	Ausgefördert, Rückbau in 2003 abgeschlossen
Mittelplate (Öl; Nordsee)	an Land	
Manslagt (Gas; Nordsee)	an Land	
Leybucht (Gas; Nordsee)	an Land	
A6A (Gas; Nordsee-AWZ)	auf See: 2000 0,045 t Öl 2001 0,54 t Öl 2002 0,59 t Öl 2003 0,7 t Öl 2004 1,0 t Öl 2005 0,9 t Öl	Betriebliche Störung: 2000 3 t Öl 2003 < 1 t Öl

18. Welche Verschmutzungen durch Öl und Chemikalien gehen im Verhältnis zu den Einleitungen durch die Schifffahrt und von Ölplattformen auf Direkteinleitungen küstennaher Industrien und auf die Frachten der Flüsse zurück?

Einträge von Öl und Chemikalien aus der Schifffahrt und von Plattformen lassen sich grundsätzlich nicht mit Direkteinleitungen küstennaher Industrien oder mit den Frachten der Flüsse vergleichen.

Bei der Schifffahrt gibt es einerseits genehmigte Einleitungen aus dem Schiffsbetrieb und andererseits illegale Einleitungen, wobei letztere durch Menge und/oder chemisch-physikalische Zusammensetzung zu Umweltbelastungen führen. Auch bei den Plattformen gibt es genehmigte Einleitungen aus dem Routinebetrieb. Bei Plattformen können Betriebsstörungen zu Belastungen führen, wenn dadurch größere Mengen an Öl oder Chemikalien freigesetzt werden.

Bei den Einleitungen vom Lande aus handelt es sich um natürliche Frachten (Erosion), genehmigte Einleitungen und Einträge aus der Fläche (z. B. Landwirtschaft). Es kommt aber auch hier zu illegalen Einleitungen, die allerdings häufig nur schwer zu detektieren sind. Allgemein wird das Verhältnis der Verschmutzung durch Schiffe und Plattformen gegenüber anderen Quellen in der Nord- und Ostsee auf ca. 10 bis 20 Prozent geschätzt. Genaue Daten liegen nicht vor.

Bei Öleinträgen aus der Schifffahrt bzw. von Plattformen sind vielfach Schweröle oder Erdöl im Spiel, die aufgrund ihrer Stoffeigenschaften für die Meeresumwelt problematisch sind. Bei Einträgen vom Lande aus dürften es in den meisten Fällen Treib- und Schmierstoffe sein, die sich teilweise schneller verflüchtigen bzw. schneller abgebaut werden. Bei Chemikalieneinträgen durch Schiffe und Plattformen handelt es sich entweder um Rückstände aus Chemikalientankern oder um so genannte Offshore-Chemikalien. Die durch Schiffe eingebrachten Chemikalien werden zwar durch Einleitungsbestimmungen begrenzt, Art und Menge sind jedoch nicht genau bekannt. Die Zusammensetzung von Offshore-Chemikalien ist in aller Regel nur der Genehmigungsbehörde bekannt, da sie unter das Betriebsgeheimnis fällt.

Dem stehen die genehmigten direkten Einträge küstennaher Industrieanlagen sowie die Flussfrachten gegenüber, wie sie den nachstehenden Tabellen für die Ostsee bzw. für die Nordsee als Gesamteinträge entnommen werden können.

Deutsche Gesamteinträge vom Lande aus in die Ostsee										
Jahr	**Parameter**									
	Hg [kg]	Cd [kg]	Zn [kg]	Cu [kg]	Pb [kg]	Ni [kg]	Cr [kg]	As [kg]	N [t]	P [t]
2004	12	88	29.547	6.895	1.425	6.623	1.847	n.v.	15.322	399
2003	12	121	27.927	7.024	1.989	3.359	1.289	1.878	9.167	325
2002	26	229	37.398	12.705	4.856	7.366	2.643	7.625	31.619	729
2001	14	116	28.993	7.378	3.475	6.505	1.235	3.956	15.913	433
2000	39	114	13.811	4.020	1.814	4.583	762	2.680	16.607	462
1999	40	239	16.408	7.204	2.752	8.186	1.055	2.994	23.007	543
1998	51	230	15.180	6.247	4.771	6.892	736	5.683	28.374	692
1997	56	90	10.043	4.211	1.748	2.320	378	3.649	10.197	393
1996	108	97	8.320	3.704	1.927	1.898	409	2.072	9.741	418
1995	140	204	21.945	13.659	2.350	2.988	1.504	2.108	23.988	613

n.v. = nicht verfügbar
Quelle: HELCOM-Statistiken

Deutsche Gesamteinträge vom Lande aus in die Nordsee										
Jahr		**Parameter**								
		Cd [t]	Hg [t]	Cu [t]	Pb [t]	Zn [t]	γ-HCH [kg]	PCBs* [kg]	N [kt]	P [kt]
2004	uS	4,7	1,9	162	138	931	25	5,8	165	7,1
	oS	4,8	2,0	163	139	936	26	29	165	7,1
2003	uS	4,2	3,1	180	117	1072	27	2,0	182	7,4
	oS	4,4	3,2	181	119	1077	27	28	182	7,4
2002	uS	8,9	4,4	288	220	2611	109	7,0	308	13
	oS	9,2	4,5	289	222	2616	109	45	308	13
2001	uS	4,9	2,5	197	159	1193	71	2,1	200	9,4
	oS	5,3	2,6	198	160	1198	71	29	200	9,4
2000	uS	5,2	2,6	203	169	1236	17	10,1	216	11
	oS	5,7	2,7	204	170	1241	147	29	216	11
1999	uS	4,6	2,3	186	125	1083	25	5,1	241	11
	oS	5,4	2,5	187	126	1088	110	242	241	11
1998	uS	6,1	2,1	202	181	1278	261	6	252	10,5
	oS	6,4	2,2	203	182	1283	261	170	252	10,5
1997	uS	6,3	1,9	151	151	1072	370	37	205	8,7
	oS	6,4	2,0	152	152	1077	370	181	205	8,7
1996	uS	5,6	2,9	149	126	1078	234	55	197	9
	oS	5,7	3,0	150	127	1083	243	201	197	9
1995	uS	7,5	4,6	210	180	1500	290	58	280	11
	oS	7,6	4,6	210	180	1500	290	230	280	11

uS = unterer Schätzwert, oS = oberer Schätzwert;
* IUPAC Nrn. 28, 52, 101, 118, 153, 138, 180
Quelle: OSPAR-Statistiken

19. Wie ist die Entwicklung der Flugstunden in den letzten 10 Jahren zur Seeüberwachung von Ölverschmutzungen?

Die Anzahl der Flugstunden über See ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich von 920 Stunden (1994) auf 1 434 Stunden (2005) gestiegen.

20. Wie häufig haben die Überwachungsflüge in den letzten 10 Jahren eine Ölverschmutzung feststellen können, und wie werden die Daten aufbereitet?

Der Flugstunden-Verschmutzungsindex ist von 0,23 (1994) auf 0,10 (2005) gesunken, d. h. in 2005 wurden durchschnittlich über das Jahr zehn Verschmutzungen pro 100 Flugstunden über See in Nord- und Ostsee gefunden.

Die Beweismittel der Luftüberwachung (Sensordaten, Bilddokumentation, Zeugenaussagen der Piloten und Operateure) werden zusammengestellt und umgehend den Ermittlungs- und Vollzugsorganen des Koordinierungsverbundes Küstenwache zur Verfügung gestellt. Wenn ein potenzieller Verursacher entdeckt wird, wird das nächste Küstenwachfahrzeug über Funk aus dem Flugzeug angesprochen und über den potenziellen Verursacher vorab informiert.

Das Deutsche Ozeanographische Datenzentrum (DOD) im BSH erstellt jährlich eine gemeinsame Karte Nordsee und Ostsee für die Ergebnisse der Öl-Überwachung vom Flugzeug aus, als internationale Karte (Common Bonn Agreement/ HELCOM Map of Observed Oil Spill Positions), einzusehen unter http://www.bonnagreement.org/eng/html/welcome.html.

Das Havariekommando akquiriert die Daten, die dem DOD zugeschickt werden. Bis vor einem Jahr hat DOD auch die internationale Karte für die Ostsee erstellt, siehe unter
http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Beobachtungen/DOD-Datenzentrum/ Oelueberwachung/index.jsp. Dies ist vom HELCOM Sekretariat übernommen worden.

21. Wie weit sind die Ergebnisse der Seeüberwachung gerichtsrelevant, und wie viele Verurteilungen wurden in den letzten 10 Jahren erreicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen. Die gerichtsrelevanten Ergebnisse der Seeüberwachung sind in der dort aufgeführten Tabelle dargestellt.

22. Welche Umweltkosten (Verschlechterung und Verlust natürlicher Funktionen und biologischer Vielfalt) werden nach Einschätzung der Bundesregierung durch die Verschmutzung der Meere durch illegale Einleitungen verursacht, und in welchem Verhältnis stehen diese zu den Kosten der Seeraumüberwachung?

Auf Grund von illegalen Einleitungen kann es, abhängig von der Menge und chemischen Zusammensetzung illegaler Einleitungen, zu Schäden auf der Ebene einzelner Tierarten (z. B. Robbe, Seevogel), gegebenenfalls auch von (Teil-)Populationen (z. B. Seevögel) und in Teilbereichen der Funktionalität des Ökosystems (z. B. Funktion der Bodenlebensgemeinschaften des Wattenmeers) kommen. Unter ungünstigen Bedingungen könnte damit auch ein Verlust biologischer Vielfalt einhergehen.

Im Sinne der Frage stellt die unbeschädigte Meeresumwelt den höchsten Wert dar und die Differenz zu dem nach einer Verschlechterung erreichten Zustand würde die Umweltkosten ergeben. Beide Zustände lassen sich aber im Grundsatz finanziell nicht bemessen. Sie ließen sich zudem angesichts des vorstehenden Abschnitts nur auf der Grundlage einer mehr oder minder permanenten und lückenlosen Überwachung ermitteln, die nicht finanzierbar ist. Insofern ist ein Vergleich mit den Kosten der Seeraumüberwachung nicht möglich.

23. Trifft es zu, dass die Seeüberwachung in erster Linie der Abschreckung dient, und wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Die Abschreckung ist ein Bestandteil hinsichtlich beabsichtigter Verstöße gegen nationale und internationale Vorschriften zur Reinhaltung der Meere.

Der wesentliche Grund für die Durchführung der Luftüberwachung im Seebereich ist jedoch die frühzeitige Detektion von großen Verschmutzungen auf See zur schnellen Heranführung und Unterstützung von Bekämpfungsfahrzeugen. So kann das international anerkannte Konzept der mechanischen Bekämpfung am effektivsten ein Stranden des Öles mit den entsprechenden ökologischen Folgen frühzeitig verhindern.

24. Wäre es möglich, mit einer so genannten OSB-Boje eine bessere Beweissicherung bei Ölverschmutzungen durchzuführen und besser zu gerichtsrelevanten Daten zu gelangen, und wenn ja, warum wird diese OSB-Technik nicht verwendet?

Bereits in den 80er-Jahren durchgeführte Versuche mit der OSB-Technik vergleichbaren Öl-Bojen haben keine wesentliche Verbesserung erbracht, weil im Bereich der deutschen Hauptverkehrswege der Schifffahrt in Nord- und Ostsee durch den Schiffsverkehr, Wind, Strömung und Seegang eine zügige Auflösung kohärenter Bedeckungsflächen und langer Kielwasserspuren in viele kleinere Teilstücke erfolgt und/oder diese durch natürliche Dispersion von der Wasseroberfläche verschwinden.

In Schweden werden aufgrund der langen Küstenlinie gelegentlich Öl-Probenahme-Bojen genutzt. Über besondere Erfolge des Einsatzes ist hier nichts bekannt.

25. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in den letzten 10 Jahren ergriffen, um die Ahndung von illegalen Öleinleitungen zu verbessern?

Im Bereich der sensorgestützten Überwachung von Ölverschmutzungen wurde in den letzten zehn Jahren insbesondere durch den Kauf und die Ausrüstung der zweiten DO 228 LM (Indienststellung in 1998) und die ständige Verbesserung der Missionssysteme in erster Linie Maßnahmen zur Entdeckung und Bekämpfung von Ölverschmutzungen vorangetrieben. Wie bereits erwähnt, kommen diese Verbesserungen auch der Verfolgung von MARPOL-Verstößen zugute. Insgesamt gehört dieser Aufgabenbereich jedoch zum Bereich der Schifffahrtspolizeilichen Überwachung, der durch die Vollzugskräfte der Küstenwache (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Bundespolizei, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, Wasserzoll) abgedeckt wird.

Die Ahndung illegaler Öleinleitungen befindet sich in Deutschland bereits auf einem hohen Niveau. Die unbefugte Verunreinigung eines Gewässers (§ 324 StGB) stellt im deutschen Recht sowohl vorsätzliches als auch fahrlässiges Einleiten von Öl oder ölhaltigen Stoffen unter Strafe. Damit geht das deutsche Strafrecht sogar über die neue Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße hinaus, die erst bei grober Fahrlässigkeit eine Ahndung vorsieht.

Daneben werden in Deutschland auch Verstöße gegen die Pflicht, den Umgang mit Öl an Bord in Öltagebüchern zu dokumentieren, sowie illegale Leitungen zum Überbordgeben von Ölschlamm mit erheblichen Bußgeldern durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) geahndet. Damit befindet sich Deutschland im internationalen Vergleich in einer Vorreiterrolle.

Schifffahrt findet international statt, was die Ermittlung und Ergreifung von Verursachern illegaler Öleinleitungen erschwert. Deutschland engagiert sich daher intensiv in den Netzwerken der Staatsanwaltschaften und Verfolgungsbehörden, die durch Erfahrungsaustausch und die Erarbeitung abgestimmter Handlungsanweisungen, z. B. für Rechtshilfeersuchen, dazu beitragen, dass die Ahndung illegaler Öleinleitungen nicht an unterschiedlichen Rechtsregimen scheitert.

26. Wie viele Ausfallstunden sind in den letzten 5 Jahren bei der Seeüberwachung durch die Marine angefallen?

In den vergangenen Jahren sind in 2001 59 Flüge, in 2002 71 Flüge, in 2003 70 Flüge, in 2004 47 Flüge und in 2005 79 Flüge technikbedingt ausgefallen,

teilweise fanden jedoch Ersatzmissionen mit der zweiten Maschine oder an anderen Tagen statt. Eine konkrete Aussage zu den Ausfallstunden ist daher nicht möglich.

27. Wer nimmt bislang zu welchen Kosten die Ausfallstunden der Marine wahr?

Bisher wurden Ausfallstunden durch technische Defekte und Schlechtwetter durch die Marine weitestgehend nachgeflogen, bei längeren Ausfällen wurden Flugzeuge der Nachbarstaaten zumeist im Wege der gegenseitigen Erstattung von Flugstunden im eigenen Gebiet eingesetzt.

28. Wie viele Ausfallstunden hat die Marine in den letzten 5 Jahren für unsere Nachbarn geflogen?

Eine Zahl kann nicht genannt werden, da hier nur vermehrt internationale Standardrouten (VTG/NL, BA/NL, SDG, FS/DK) von Nordholz aus geflogen wurden, die sich in den Statistiken nicht differenzieren lassen.

29. Hat die Bundesregierung die Absicht, die Ausfallstunden der Marine durch Private wahrnehmen zu lassen, und wenn ja, um welchen Umfang an Flugstunden und Mitteln handelt es sich, und soll die Vergabe durch Ausschreibung erfolgen?

Es ist zurzeit kein Bedarf zur Abdeckung von Ausfallstunden erkennbar, weil diese in der Regel durch die bestehenden Systeme nachgeflogen werden können.

Private können zum Abfliegen der Ausfallstunden nur dann eingesetzt werden, wenn ein aktueller Bedarf besteht und sie die dafür erforderlichen Voraussetzungen erbringen:

1. Erfüllung von Mindestanforderungen an Fluggerät und Missionsausrüstung;
2. Nachweis der erforderlichen Qualifikation von Piloten und Beobachtern;
3. Wettbewerbsfähige Flugstundenkosten unter Berücksichtigung von 1. und 2.

Für die Vergabe wäre eine Ausschreibung erforderlich. Hinsichtlich des derzeitigen Marktes hierfür wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

30. Wie wirkt sich die internationale Zusammenarbeit im Rahmen des Bonn Agreement Aerial Surveillance auf den täglichen Einsatz aus?

31. Gibt es eine Abstimmung, insbesondere auch der Einsatzpläne im Rahmen der Trilateralen Wattenmeerkooperation, mit den Niederlanden und Dänemark im Alltagsgeschäft?

Die Fragen 30 und 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch den frühzeitigen Austausch der Flugpläne und deren Aktualisierungen mit den Nachbarstaaten Niederlande, Dänemark und Schweden ist gewährleistet, dass es zu keiner gleichzeitigen Befliegung desselben Überwachungsgebietes kommt.

Die Nachbarstaaten decken Teile unseres Überwachungsgebietes in Nord- und Ostsee ab und umgekehrt. Im Ergebnis wird dadurch die Überwachungsdichte der Gebiete erhöht und die Einsatzeffektivität der einzelnen nationalen Luft-

überwachungssysteme erhöht. Die gewonnenen Beweismittel sind gegenseitig durch die Strafverfolgungsbehörden anerkannt und werden ausgetauscht.

32. Gibt es einen Erfahrungsaustausch mit den europäischen Staaten, und wie sieht der praktisch aus?

Ja. Es gibt regelmäßige Kontakte zu den Mitgliedstaaten und einen ständigen Erfahrungsaustausch während der Sitzungen des BONN Agreements oder der HELCOM. Zu aktuellen Anlässen werden Workshops durchgeführt und bei gemeinsamen koordinierten Flügen über ein Seegebiet (CEPCOs) findet ebenfalls ein direkter Erfahrungsaustausch statt.

33. Welche Initiativen zur Seeüberwachung von Privaten bzw. Vereinen und Verbänden sind der Bundesregierung bekannt?

Als Initiativen sind die Beauftragung der Bremer Firma „Deutsche Seeflug“ durch den privaten Verein „Deutsche Küstenwache e. V.“ bekannt.

34. Gibt es eine Kooperation zwischen privater und öffentlicher Seeüberwachung, und wenn ja, wie sieht diese aus, und wenn nein, warum nicht?

Die Privatinitiative der Deutschen Küstenwache e. V. zielt auf eine rein visuelle Befliegung der küstennahen Seegebiete um die ostfriesischen Inseln ab.

In der Vergangenheit wurden informative Gespräche zu diesem Thema zwischen der Deutschen Seeflug und dem Havariekommando geführt und die einzelnen Möglichkeiten der Detektion bzw. Beweissicherung sowie Meldewege besprochen.

Sollte z. B. bei einem Flug der Deutschen Seeflug eine mögliche Verschmutzung durch Öl gefunden werden, informiert diese das MLZ, welches die weiteren Maßnahmen zur Verifizierung und Beweissicherung durch die Ermittlungs- und Vollzugsorgane einleitet. Diese Meldewege treffen auch auf Erstmeldungen zu, die durch Linienflugzeuge via Deutscher Flugsicherung (DFS) Bremen und Berlin oder anderen militärischen Luftfahrzeugen via Flottenkommando beim MLZ eingehen.

35. Wird der Einsatzplan der Flugüberwachung mit den anderen fliegenden Einsatzkräften des Koordinierungsverbundes „Deutsche Küstenwache“ zur Vermeidung von Doppeleinsätzen abgestimmt?

Der Einsatzplan der sensorgestützten Luftüberwachung wird nach den Vorgaben der international und trilateral vereinbarten Flugpläne mit anderen fliegenden Verbänden des Koordinierungsverbundes „Deutsche Küstenwache“ abgestimmt, soweit dies zur Erfüllung von deren Aufgaben notwendig ist.

Die während der Überwachungsflüge gewonnenen Erkenntnisse werden auf dem schnellsten Wege über das MLZ den Küstenwachzentren übermittelt und die Beweismittel nach Landung sofort übersandt.

Die Flugpläne der DO 228 LM werden ebenfalls bei der Streifenplanung der seegehenden Fahrzeuge des Koordinierungsverbundes Küstenwache in Nord- und Ostsee berücksichtigt. Die Einsatzpläne werden vom Havariekommando in Abstimmung mit dem Marinefliegergeschwader 3 erstellt. Wegen der unterschiedlichen Aufgabenstellung und des unterschiedlichen Einsatzwertes der Fluggeräte, kann es bei den Flächenflugzeugen und den Hubschraubern der

Bundespolizei nicht zu Doppeleinsätzen kommen. Eine darüber hinausgehende Koordinierung der Flugpläne wäre deshalb nicht sinnvoll. Sowohl die Hubschrauber der Bundespolizei als auch die vom BMVg betriebenen Flächenflugzeuge des BMVBS melden Beobachtungen im deutschen Zuständigkeitsbereich an das zuständige Küstenwachtzentrum und das Maritime Lagezentrum. Sofern die Flächenflugzeuge für die Schadstoffbekämpfung benötigt werden (Detektion, Einweisung der Bekämpfungsfahrzeuge auf See) werden sie der Einsatzleitung des Havariekommandos unterstellt.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333